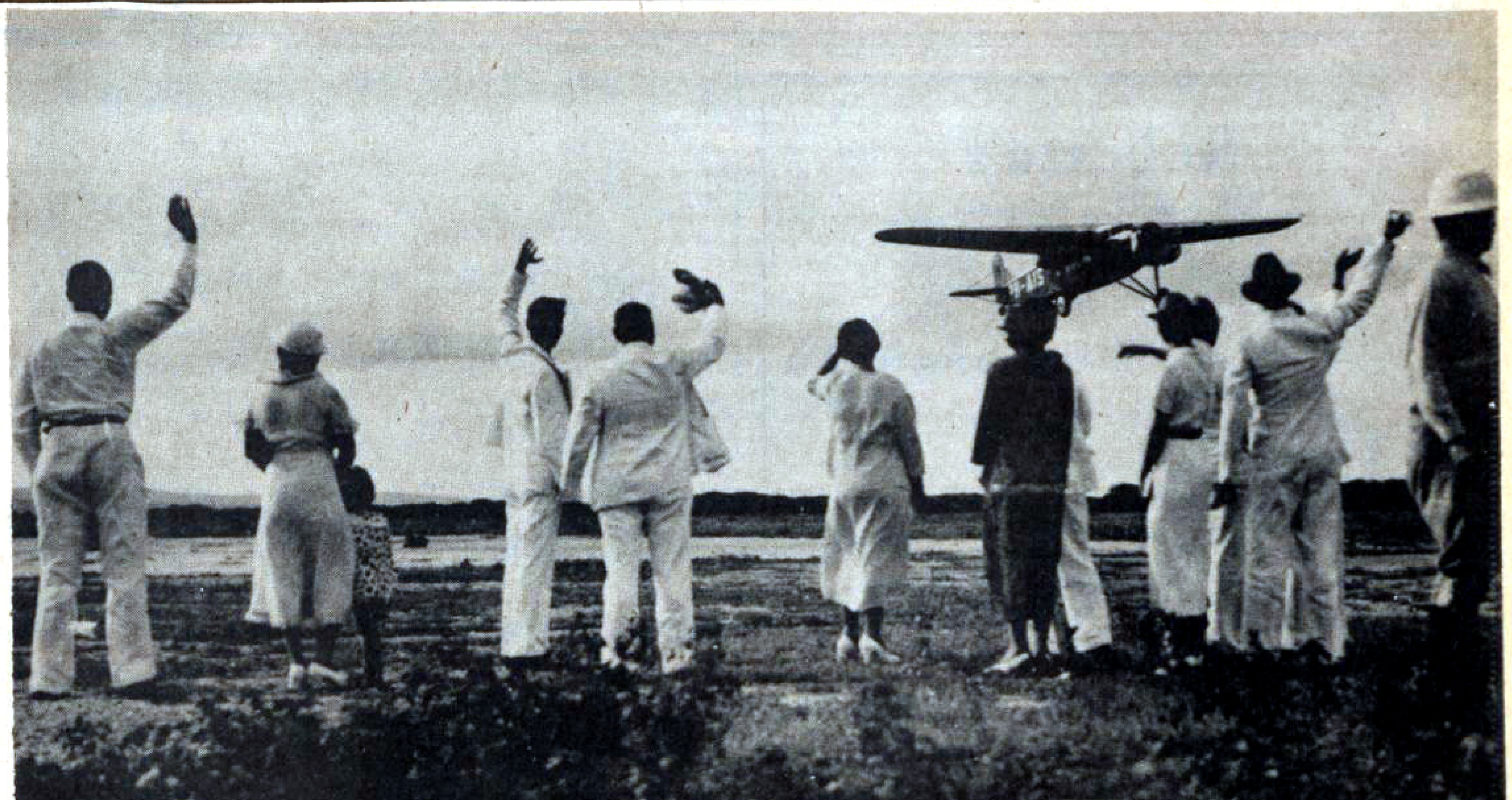
# Arubaanse luchtvaart historie 1925–1972



*Start openingsvlucht Curacao – Aruba op 19-1-1935. Op het vliegtuig nog Nederlandse registratie PH-A15.*

BEATRIXLUCHTHAVEN — Vanaf 1925 toen het watervliegtuig Isidoor in de Paardenbaai van Oranjestad landde begon de luchtvaartgeschiedenis van Aruba. In de loop der jaren, het blijkt uit onderstaand overzicht, werden steeds weer activiteiten gemeld, die er op wezen dat Aruba met de luchtvaart meegroeide. Het is geen gemakkelijke groei geweest, maar het is dan eindelijk zo ver, dat naast een aan moderne eisen startbaan, ook een van de modernste en beste geoutileerde stationsgebouw van Latijns Amerika officieel in gebruik kan worden genomen.

Onderstaande gegevens ontvingen wij des tijds van luchthavenmeester C. Heemskerk, terwijl zijn opvolger luchthavenmeester E.G. Vos de laatste jaren completeerde.

1925 4 juli: 's morgens omstreeks negen uur landde in de Paardenbaai het watervliegtuig "Idoor" van de Duits-Oostenrijkse luchtvaartmaatschappij in Colombia "SCADTA".

1926 De onderhandelingen van de SCADTA om Aruba en Curacao in haar vliegschema op te nemen, met een basis in het Schottegat te Curacao, mislukten.

1929 Teneinde het gouvernement van Curacao te adviseren op technisch-wettelijk en commercieel luchtvaartgebied werden door de Nederlandse regering twee experts, t.w. de heren U.F.M. Dellaert, luchthavenmeester van Schiphol en mr D. de Vries van de KLM naar Curacao gezonden. Een van de opdrachten was bestudering van de mogelijkheden tot vestiging van een Nederlandse Luchtvaartmaatschappij op de Antillen. Het rapport was ongunstig, de zaak werd voorlopig uitgesteld.

1930 Gezaghebber Izaak Wagemaker zag de noodzaak van een vliegveld voor Aruba in en stelde voor een terrein te Dakota hiervoor beschikbaar te stellen.

1933 De heren Manuel Viana, J. Massey en Gustaaf Kuiperi richtten op Aruba een luchtvaartmaatschappij op, Caribbean Flying Service waaraan een vliegschool verbonden werd. Als landingsterrein werd een veld gebruikt nabij Cura Cabai. Er werd twee maal per week naar Curacao gevlogen met een eenmotorig Loening vliegtuig, de PJ-ZAA. Dit vliegtuig bood plaats aan negen passagiers. Voor de vliegschool beschikte men over een Kinnerbird-lesvliegtuig. De vlieginstructeur was de heer A.J. Viccellio, die later bij de KLM in dienst trad. De toenmalige gouverneur Van Slobbe heeft verscheidene malen met deze maatschappij gevlogen.

1934 De toenmalige directeur van de KLM dr Albert Plesman stelde voor ter gelegenheid van de herdenking van het 300-jarig Nederlands bestuur over Curacao, een speciale transatlantische vlucht van Amsterdam naar Curacao uit te voeren. De vlucht van de SNIP vond plaats in december 1934 en het vliegtuig landde 22 december 2.30 n.m. op Hato. Dit moment wordt beschouwd als de geboorte van het West-Indisch bedrijf van de KLM. Op 23 december maakte de SNIP een vlucht naar Aruba en landde op de kust nabij Savaneta.

1934 Eind augustus verkreeg de Caribean Flying Service een postcontract van het gouvernement in Curacao. Eind 1934 werd de maatschappij opgeheven.

1935 Op 19 januari werden de geregelde vluchten tussen Curacao en Aruba aangevangen, tweemaal per week op dinsdag en zaterdag. Tegen het einde van het jaar werd het aantal vluchten Curacao - Aruba tot zes keer per week uitgebreid. In dat jaar werden 2659 passagiers vervoerd, met 471 vluchten en totaal van 40.690 afgelegde mijlen.

1936 Op 1 juli is een begin gemaakt met drie vluchten Curacao-Maracaibo en twee vluchten per week tussen Aruba-Curacao-Maracaibo. In de loop van dit jaar werden niet alleen 2837 passagiers vervoerd tussen beide eilanden, doch van Aruba werd per KLM ook veel verse vis vervoerd. Daar de KLM met verlies werkte kreeg zij van het gouvernement van Curacao een subsidie van f. 50.000.

1937 Verbindingen met Maracaibo uitgebreid tot driemaal per week, terwijl de nieuwe verbinding Curacao-La Guaira tweemaal per week tot stand kwam. De verbinding Curacao-Aruba bleef vijfmaal per week. Op Aruba werd voor de luchtvaart een apart radiostation ten noorden van de luchthaven gebouwd. Dit station verving het kuststation, dat door het toenemende luchtvaartverkeer het verkeer van schepen en vliegtuigen niet meer kon verwerken. Op 16 mei werd de doorverbinding via Aruba en Maracaibo verkregen met Barranquilla.

1939 Op 6 februari werden doorverbindingen gemaakt, via Curacao met Barbados en Trinidad. Hierdoor was Aruba verbonden met Curacao, Maracaibo en Barranquilla en vanuit Curacao met Bonaire, Coro, La Guaira, Trinidad en na 4 september met Paramaribo. Voorts kon men vanuit Aruba, via Curacao en Maracaibo met de PAA naar New York vliegen. Er waren 6.30 passagiers op de route Aruba-Curacao v.v.

1940 De PAA opende van de Verenigde Staten uit een dienst op Europa, zodat Aruba nu, via Curacao, Maracaibo, Miami, La Guaira, Lissabon met Amsterdam verbonden was. De gehele reis duurde 6 dagen. Vluchten naar Trinidad werden opgeheven door intrekking vergunning, doch eind november werd de vergunning weer verleend. Bij het West Indische bedrijf van de KLM werden de eerste twee DC5-vliegtuigen in dienst gesteld. Het stationsgebouw op Aruba werd door toeneming van het aantal passagiers te klein. In augustus kwam de uitbreiding van het stationsgebouw gereed. In mei werd door aanleg van een kabel het vliegveld van elektrische stroom voorzien. Er vlogen 8.000 passagiers op de route Aruba-Curacao v.v.

1941 Op 19 augustus vond de openingsvlucht plaats op Jamaica. Door de oorlog werd de noodzaak tot een verbinding Aruba-Miami zeer urgent. In september werd het radiostation op het Aruba-vliegveld in gebruik gesteld.

1942 In april werd de Aruba Flying Club opgericht. Op chartervluchten van Aruba naar Miami werd Havana aangedaan. De vergunning voor deze vluchten werd door het Amerikaanse gouvernement voor de duur van twee maanden verleend. Deze vluchten, die voor de Lago werden uitgevoerd, kunnen worden beschouwd als voorlopers van de geregelde dienst Aruba-Miami, die in augustus 1943 werd ingesteld. Begin 1942 kwam een afdeling van de US Army Air Force naar Aruba. De landingsbaan op Aruba voldeed niet aan de eisen. Drastische veranderingen werden aangebracht. Ter hoogte van het nieuwe vliegveld werd een nieuwe weg langs de kust aangelegd, die thans door de nieuwe startbaan weer is afgesloten. Aan de zuid-zijde bij het begin van de startbaan werd een geheel nieuw stationsgebouw neergezet.

1943 Opening geregelde dienst Curacao-Aruba-Havana-Miami. Aruba was achtmaal per week met Curacao verbonden; tussen Curacao en Aruba werden 17.525 passagiers vervoerd, waarvan heen 8868 en terug 8657.

1944 Tussen Curacao en Aruba werden gemiddeld 1300 passagiers per maand vervoerd. 16 juli opening van het De Vuystvliegveld nabij Lago.

1945 Voorbereidingen voor de bouw van een nieuw stationsgebouw werden getroffen; het voorontwerp kwam gereed.

1946 Plannen voor het stationsgebouw konden nog niet worden uitgevoerd. Op 1 november werd door de KLM een geheel nieuwe dienstregeling ingevoerd, waarbij DC4-vliegtuigen ingebruik werden genomen.

1947 Begin gemaakt met de bouw van het nieuwe stationsgebouw. Aruba kreeg eer nieuwe startbaanverlichting. Door de KLM werden op Aruba 48.389 passagiers vervoerd, waarvan 17.183 inkomende, 17.246 uitgaande en 13.960 doorgaande.

1948 Bouw stationsgebouw voortgezet. Door de KLM werden op Aruba totaal 62.321 passagiers vervoerd.

1949 Eind van het jaar was het nieuwe stationsgebouw voltooid. Een verkeersplatform voor vliegtuigen met verbinding naar de startbaan werd aangelegd. Op 1 april was een lichtbaken in gebruik gesteld.

1950 Op 1 februari werden voor het eerst landings- en parkeergelden geheven. De nieuwe verkeerstoren werd in gebruik genomen. 18 maart opende gouverneur ir L.A.H. Peters het nieuwe stationsgebouw, dat ook door prins Bernhard in dat jaar werd bezocht. Op 21 september werd een aanvang gemaakt met verlenging van de startbaan (240 meter).

1950 Een "point to point" radio-telefonieverbinding met het Air Traffict Centre te Curacao kwam tot stand.

1951 Verlenging van de startbaan met 240 meter gereed. Door het gouvernement gelden beschikbaar om door Netherlands Airport Consulting Office in Den Haag een onderzoek te laten instellen naar verbetering en eventuele verlenging startbaan.

1952 Besprekingen gevoerd over verbouwing landingsterrein. Het rapport van NACO kwam gereed en op 18 november werd een aanvang gemaakt met de werkzaamheden. Eerst begon de aanleg van een rolbaan aan de zuid-zijde van de startbaan. Deze rolbaan werd over een lengte van 1430 meter verbreed tot 40 meter teneinde tijdens de werkzaamheden aan de startbaan als noodbaan dienst te doen. Op 18 november werd het hydrant refueling system, dat door de Lago voor verzorging van brandstoflevering was aangebracht op het vliegveld, in gebruik genomen.

1953 Eerste brandweerwagens op het vliegveld gestationeerd. Begin van het jaar werd de zorg voor de exploitatie van de luchthaven aan het eilandgebied overgedragen. Op 30 november vond een demonstratie plaats met een tweemotorig Amerikaans amfibievliegtuig. Gedemonstreerd werd o.a. een start met behulp van JATO.

1954 In verband met de tussen Nederland en Venezuela gesloten luchtvaartovereenkomst, trad vermindering op van de luchtvaartverbinding met Maracaibo en Maiquetía.

1955 Op 21 oktober arriveerden koningin Juliana en prins Bernhard met het KLM-vliegtuig PJ-CVE op de luchthaven. Op 22 oktober werd door prins Bernhard de naam "Prinses Beatrix Luchthaven" aan het vliegveld gegeven. Op 7 juni werd de nieuwe startbaan van 1965 meter in gebruik gesteld.

1957 Op 27 februari landde het eerste turboprop-vliegtuig een Vickers Viscount van de LAV en de dag daarna de eerste super-Constallation van dezelfde maatschappij. Een luchthavencommissie werd ingesteld ter bestudering van mogelijkheden introduktie straalverkeer. De KLM opende haar dienst op New York, tweemaal per week Curacao-Aruba met Constallations gevlogen als een verlenging van de New York-route.

1958 Op 8 februari landde het KLM-vliegtuig DC-3PJ-ALD aan boord prinses Beatrix. Op 4 november werd de plaatselijke luchtverkeersbeveiliging door het land aan het eilandgebied overgedragen.

1959 Van het vliegdekschip "Karel Doorman" landden op 24 maart twee Seahawkstraaljagers van de MLD en gaven een demonstratie. Op 9 oktober opende de AVENSA-lijn op Aruba.

1960 Op 22 januari landde met KLM-PJ-DPI op het vliegveld prins Bernhard. Op 12 februari kwam het eerste vliegtuig van de Trans Caribbean Airways op Aruba voor een proefvlucht; zes dagen later vond de opening plaats van de officiele verbinding. In verband met plannen voor uitbreiding van het vliegveld werden door het Laboratorium voor grondmechanica te Delft plaatsbelastingsproeven genomen op startbaan, verkeersplatformen enz.

1961 Demonstratie door de MLD uit Curacao van haar nieuwe Trackers. Op 1 februari opende DELTA-Airlines vluchten op Aruba en wel driemaal per week.

1962 Op 2 maart landden helikopters van de "Karel Doorman" op het vliegveld; de volgende dag werd een demonstratie gegeven. Op 31 mei maakte de AAvensa C 46 YV-C-AVK een mislukte doorstart en kwam met opgetrokken wielen op de startbaan te liggen. De luchthaven moest hierdoor 20 minuten gesloten worden; daarna werd de taxibaan als noodbaan gebruikt. In november werd aan de NACO opdracht gegeven om het bestek te maken voor verlenging van de startbaan, waardoor het straalverkeer van het vliegveld gebruik zou kunnen maken.

1963 Op 2 april werd de aanbesteding gehouden voor de uitbreiding van de startbaan. De Canadese firma McNamara was met f. 4.256.000 de laagste inschrijfster. Op 31 mei werd het werk aan McNamara gegund. Op 29 juli werd de grote verkeersweg van Oranjestad naar San Nicolas langs het vliegveld afgesloten en werd het verkeer achter Wajaca omgelegd. De volgende dag werd de startbaan gesloten en de bestaande taxibaan als startbaan in gebruik genomen. Op 10 augustus volgde in de haven van Oranjestad een "invasie" van het rollend materieel van McNamara, waardoor het werk kon beginnen.

1964 Op 10 april wordt de nieuwe startbaan in gebruik genomen. De nationale luchtvaartmaatschappij KLM landt als eerste met een DC8 op de nieuwe baan.

Op dezelfde dag volgde een straalverkeersvliegtuig CV 880 van de VIASA en een van de PANAM, een Boeiing 707. Laatstgenoemd vliegtuig werd door de echtgenote van de gezaghebber Mevrouw Vera Henriquez-Croes gedoopt tot Clipper Aruba. Het straaltijdperk had zijn intrede op Aruba gedaan. Het Bestuurscollege benoemde een commissie teneinde een organisatie in het leven te roepen voor hulpverlening bij luchtverkeersongevallen buiten het luchtvaartterrein.

1965 30 januari kwam minister president Marijnen op de Beatrixluchthaven aan, gevolgd op 23 februari door HKH Prinses Beatrix. Op 1 november vond de eerste steenlegging voor het nieuwe stationsgebouw plaats door de heer J. Ferrandi, hoofd van het directoraat Ontwikkelingsfonds van het Directoraat Generaal Ontwikkeling Landen Overzee van de Commissie van de Europese Economische gemeenschap.

1966 Op 17 februari werd een antennemast op de berg Jamanota geplaatst. 14 april kwam minister president Cals op luchthaven aan, gevolgd op 22 juli door Prinses Beatrix en Prins Claus. In juli opende het toeristenkantoor een informatiestand op de luchthaven.

1967 9 maart werd opgetreden tegen een C46 van de AFISA uit Panama die bedorven vlees aanvoerde. Een DC3 van de US Navy N-99826 werd in juni op de luchthaven gestationeerd ivm radar onderzoekingen ten opzichte van het golvend water oppervlak. De PANAM voerde haar vluchten van drie tot zes vluchten per week op. Luchthavenmeester en Technisch ambtenaar DOW gingen naar Puerto Rico en New York ivm bouw nieuw stationsgebouw in het bijzonder afhandelingsfaciliteiten te bestuderen. 11 december landde de eerste DC-8-61 Stretchjet van de TCA op de luchthaven. TCA voerde haar vluchten op van twee tot vijf per week.

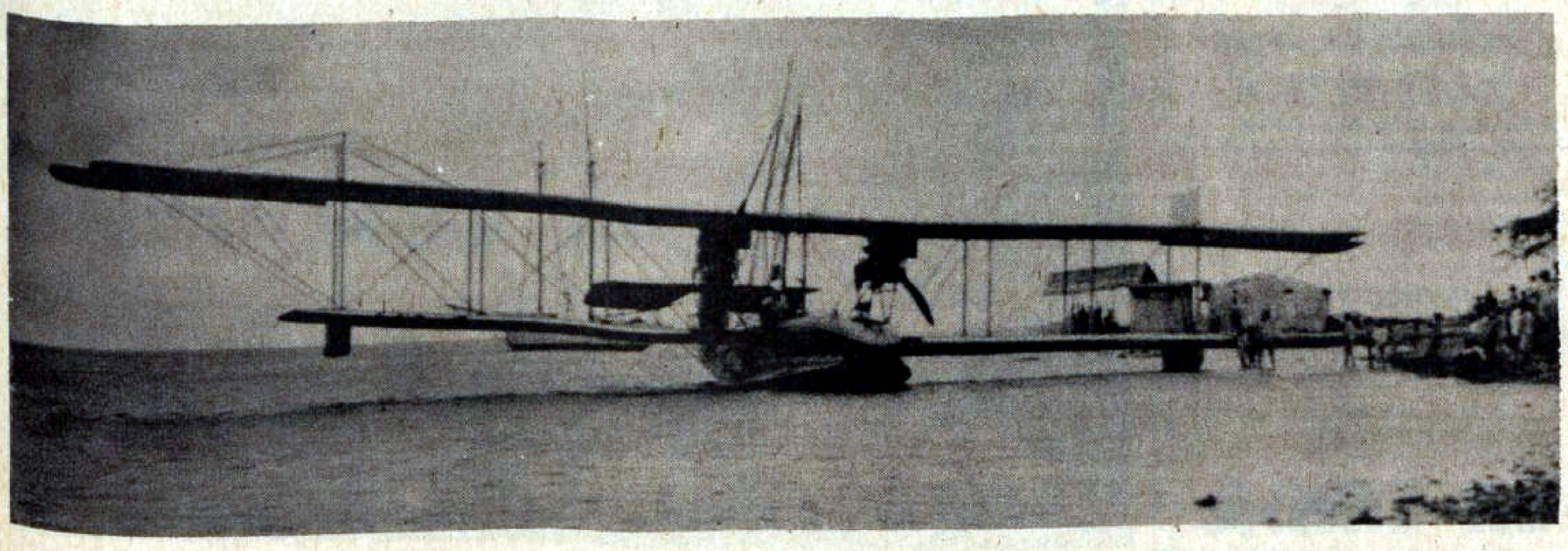
1968 In januari kwam dr. Rochereau van de EEG voor een kort bezoek naar de luchthaven. De heer Jansen van Philips Hilversum kwam besprekingen voeren over radar voor de luchthaven. 4 juni ging de luchthavenmeester naar Frankfurt ter bijwoning van het achtste internationale Congres van International Civil Airport Association. In februari werd de tijdelijke aankomsthal van de luchthaven in gebruik genomen. In november werd, na plaatsing van een draagbare VHF Omnirange VOR op de Arikokheuvel, door een FAA-vliegtuig inspectie uitgevoerd. Een en ander geschiedde in het kader van het meerjarenplan ter realisering van het VOR project.

1969 In april staakte de Pan American Airways alle vluchten op de Antillen. In dezelfde maand begon de Caribair een geregelde lijndienst tussen Aruba en Puerto Rico. Op 8 september vond de openbare aanbesteding plaats van het nieuwe stationsgebouw.

1970 Op 26 januari werd met de bouw van het nieuwe stationsgebouw door Petrona en Croes begonnen, waarbij de NACO het toezicht hield. In mei bestelde het eilandgebied een VOR installatie. 9 september bezocht gouverneur drs. B. Leito het in aanbouwzijnde stationsgebouw. In juni werd het leveren en plaatsen van nieuwe afrastering van de luchthaven aan de Arubaanse Wegenbouwmaatschappij gegund.

1971 Begin januari werd met Nederlandse autoriteiten overleg gepleegd ten aanzien van luchtpiraterij en bewaking van de luchthaven. In dezelfde maand werd de nieuwe VOR officieel in gebruik genomen. Op 4 februari bereikte het nieuwe stationsgebouw hooar hoogste punt. Begin maart nam de American Airlines de operaties van de Tras Caribbean Airways over. 15 juni vond aanbesteding plaats "verhardingen B-747" plaats dat op 24 augustus aan de Arubaanse wegenbouwmaatschappij werd gegund. 15 juli werd wijziging verlichting luchthaven aan fa. Gebr. van Swaay gegund. Twee september vonden de gunningen plaats aan verschillende aannemers voor inrichting van luchthaven.

1972 Augustus werd het nieuwe luchthavengebouw door Petrona en Croes Aruba n.v. opgeleverd.



*Begin juli landde het eerste vliegtuig op Aruba, het Duitse watervliegtuig Idoor in de Paardenbaai. Aan boord bevonden zich gouverneur N.J.L. Brantjes en havenmeester C. Hoek uit Curaçao. De aankomst trok bijzonder veel publiek. Eén van de Arubanen, die deze belevenis meemaakte, vertelde dat Aruba op zijn kop stond. Het was de eerste „lijnvlucht" Curaçao – Aruba en terug. Met de gouverneur vloog frater Radulphus terug naar Curaçao. Het zou nog bijna tien jaar duren voordat een geregelde lijndienst kwam.*